

१७/५३८

राजस्व सं. डी० एल०-३३००४/९९

REGD. NO. D.L.-33004/99



भारत का राजपत्र

The Gazette of India

आत्मविरागी असाधारण

EXTRAORDINARY

भाग III—खण्ड 4

PART III—Section 4

साक्षिकार से संबंधित

PUBLISHED BY AUTHORITY

सं. 190]

नई दिल्ली, बुधवार, नवम्बर 12, 2008/कार्तिक 21, 1930

No. 190]

NEW DELHI, WEDNESDAY, NOVEMBER 12, 2008/KARTIKA 21, 1930

महापत्रन प्रशुल्क प्राधिकरण

अधिसूचना

मुम्बई, 8 नवम्बर, 2008

सं. टीएएमपी/8/2008-एमओपीटी—महापत्रन न्यास अधिनियम, 1963 (1963 का 38) की धारा 48 द्वारा प्रदत्त शक्तियों का प्रयोग करते हुए, महापत्रन प्रशुल्क प्राधिकरण एतद्वाया संसाध आवेशानुसार, दक्षता संबंधित प्रशुल्क योजना (ईएलटीएस) की समीक्षा के लिए मुरलीदाव पत्रन न्यास से प्राप्त प्रस्ताव का निपटान करता है।

महापत्रन प्रशुल्क प्राधिकरण
मामला सं. टीएएमपी/8/2008-एमओपीटी

मुरलीदाव पत्रन न्यास

आवेदक

आदेश

(सितम्बर, 2008 के 30वें दिन पारित)

यह मामला दक्षता संबंधित प्रशुल्क योजना (ईएलटीएस) की समीक्षा के लिए मुरलीदाव पत्रन न्यास (एमओपीटी) से प्राप्त प्रस्ताव से संबंधित है।

2.1. एमओपीटी पर पोत संबंधित प्रभारों में दक्षता संबंधित प्रश्नुल्क योजना पहली बार आदेश दिनांक 24 नवम्बर, 1998 द्वारा शुरू की गई थी। तत्पश्चात, दक्षता संबंधित प्रश्नुल्क (ईएलटी) योजना आदेश दिनांक 31 अगस्त, 2000 द्वारा संशोधित की गई थी।

2.2. ईएलटी योजना की समीक्षा के लिए वर्ष 2000 में पत्तन द्वारा इन आधारों पर अभ्यावेदन दाखिल किया था कि स्टेक्यार्ड में कार्गो की कमी के कारण पत्तन को प्रोत्साहन का नुकसान होता है, जिसे इस प्राधिकरण ने आदेश दिनांक 20 सितम्बर, 2001 द्वारा खारिज कर दिया था। यह देखा गया था कि एमओपीटी द्वारा प्रतिवेदित प्रोत्साहन का वित्तीय नुकसान कल्पित था। पोतवणिकों द्वारा कार्गो संग्रहण में विलंब पत्तन द्वारा प्रचालनात्मक रूप से इस प्रकार सामना किया जा सकता है कि पत्तन में केवल ऐसे पोतों को प्रवेश करने अनुमति दी जाए जिनके पास स्टेक्यार्ड में लदाई के लिए पर्याप्त कार्गो हो। तदनुसार, पत्तन ने व्यापार को अधिसूचित करते हुए 24 दिसंबर, 2002 को एक परिपत्र जारी किया था कि ईएलटी योजना के प्रयोजन के लिए घुमाव समय पर्याप्त कार्गो अर्थात् स्टेक्यार्ड में यासल आकार का 90 प्रतिशत की उपलब्धता के समय से गिना जाएगा। उपयोक्ताओं ने इस खंड पर आपत्ति उठाई थी।

2.3. इस खंडले में हुई संयुक्त सुनवाई में, पत्तन यथास्थिति बनाए रखने के लिए सहमत था। अतः इस प्राधिकरण ने आदेश दिनांक 22 जून, 2004 द्वारा पत्तन को निर्देश दिया था कि वर्ष 2002 के इसके दरमान में यथा निर्धारित योजना प्रचालन में जारी रहेगा। उक्त आदेश में, इस प्राधिकरण ने निर्णय दिया था कि पत्तन केवल ऐसे पोतों को अनुमति दे सकता है जिनका स्टेक्यार्ड में पार्सल आकार का 90 प्रतिशत हो, वास्तविक निष्पादन को प्रभावी करने वाली ऐसी शर्त लागू करते समय, तदनुरूपी तलचिह्न स्तर परिकलित करते समय तदनुरूपी बदलाव भी किए जाने चाहिए।

2.4. तत्पश्चात, पत्तन ने पोत के घुमाव समय के परिकलन के लिए लगभग 90 प्रतिशत कार्गो संचय संबंधी स्थिति विनिर्दिष्ट करने के लिए अक्टूबर, 2004 में ईएलटी योजना के संशोधन के लिए सहमत प्रस्ताव दाखिल किया था। चूंकि यह प्रस्ताव संबद्ध उपयोक्ताओं से सहमति पर आधारित था, इसलिए इस प्राधिकरण ने प्रचालन वर्ष 2004-05 के लिए 1 अक्टूबर, 2004 से प्रस्तावित शर्त लागू करने के लिए तदर्थ अनुमोदन प्रदान किया था। वास्तविक निष्पादन को प्रभावी करने वाली ऐसी शर्त लागू करते समय, तदनुरूपी तलचिह्न स्तर परिकलित करते समय तदनुरूपी बदलाव भी किए जाने चाहिए।

प्रचालन वर्ष 2004-05 के लिए प्रदान किया गया तदर्थ अनुमोदन पत्तन के अनुरोध और सभी उपयोक्ताओं की सहमति पर अनुवर्ती दो वर्षों 2005-06 और 2006-07 के लिए विस्तारित किया गया था।

2.5. पहले प्रदान किया गया अनुमोदन आदेश दिनांक 29 दिसंबर, 2006 द्वारा विनियमित किया गया था और घुमाव समय के परिकलन संबंधी उपबंध निम्नलिखित से प्रतिस्थापित किया गया था:-

“ईएलटी योजना के प्रयोजन के लिए घुमाव समय पर्याप्त कार्गो अर्थात् स्टेक्यार्ड में पार्सल आकार का 90 प्रतिशत और संबद्ध निर्यातक द्वारा घोषित स्टॉक के आधार पर नीमरण के लिए तैयार की उपलब्धता के समय से गिना जाएगा और कार्गो प्रचालन के पूरा होने पर वर्थ से प्रस्थान के समय बन्द होगा।”

पत्तन को शर्त के लागू किए जाने से लेकर वर्ष 2004-05 से योजना को प्रदान किए गए तदर्थ अनुमोदन के कार्यान्वयन की प्रभावी तारीख तक की अवधि के लिए पर्याप्त कार्गो के संचलन की शर्त लागू करते हुए अधिक बिल राशि वापस करने की सलाह दी गई थी।

3.1. वर्तमान प्रस्ताव दिनांक 6 फरवरी, 2008 में मुरुगांव पत्तन न्यास ने इस प्राधिकरण से अनुरोध किया है कि ईएलटी की कट-ऑफ सीमा के परिकलन के लिए निर्धारित मौजूदा पैरामीटरों को निम्नलिखित मुख्य कारणों से संशोधित किया जाए:-

(i). पोतों की लदाई की सुविधा के लिए एमओएचपी में दो जलयान लोडर हैं जिनके 28 वर्ष पूरे हो चुके हैं। दुर्भाग्यवश शिपलोडर-II 1 जुलाई 2007 को नष्ट हो गया जिसके कारण एमओएचपी की आधी प्रहस्तन क्षमता प्रभावित हुई है। इसके परिणामस्वरूप, अक्टूबर 2007 से एमओएचपी पर कार्गो की दैनिक लदाई दर में कमी आई है जिसके फलस्वरूप पोतों के विराम समय में वृद्धि हुई है। परिणामस्वरूप, वर्थ किराया प्रभार मौजूदा ईएलटी योजना के अनुसार एमओएचपी पर लादे गए पोतों पर सामान्य वर्थ किराया प्रभारों के 60 प्रतिशत पर प्रभार्य हैं। इसके अलावा, अमेरिकी डॉलर के मुकाबले रूपए में बढ़ोतरी के कारण, पोत संबंधित प्रभारों में कमी की आई है। अतः ईएलटी योजना में निर्धारित कट-ऑफ सीमा के पैरामीटरों की समीक्षा की जरूरत महसूस की गई है।

(ii). डिजाइन इंजीनियर ऐसे संडरिक इंजियर्स प्राप्त सिमिटेटर वे सम्पूर्ण भौतिक उपस्कर के बदले जाने सके 70 प्रतिशत की कम कमता पर संयंत्र को बदले जाने की अनुशंसा की है। 11 जनवरी, 2008 को लिपलोडर-II के शुरू होने के बाद भी, एमओएचपी पर अनुमति औसत लकाई संस्थापित कमता का 70 प्रतिशत होना और उसके मददनजर पांच राशों की ओसार्टपर अधिकारियों द्वारा संलोकित प्रक्रिया जाने की जरूरत है।

(iii). इस संबंध में, एमओएचपी की प्रहस्तन कमता में कमी पर विवार करते हुए मौजूदा ईएलटी योजना पर चर्चा और समीक्षा के लिए पत्तन द्वारा 24 जनवरी, 2008 को गोवा खनिज अयरस्क नियंत्रक असोसिएशन, मुलगांव शिप एस्टेंस असोसिएशन (एमएसएस) और इंडियन नेशनल लिपलोडर असोसिएशन के साथ एक बैठक की गई थी। इसने 24 जनवरी, 2008 की शुरूआतीकारी बैठक के लकाईपृष्ठ की शाति की।

(iv). उक्त बैठक में, एमओएचपी पर प्रहस्तित जलयान के लेखों पर डाकनटाइम के बारे उपयोक्ताओं की जानकारी में लाए गए थे। यह सुन्दरपेण्या गवांवा कि जीएमओईए योजना से दूर रहने जाए तो वह एमओएचपी प्रहस्तित की कम कमता पर ईएलटी योजना की कैरेक्टाइटी की संशोधित किया जाए।

(v). बैठक के द्वारा गोवा खनिज अयरस्क नियंत्रक असोसिएशन (जीएमओईए) का कहना था कि वह योजना उपयोक्ताओं के लिए अच्छी है, सोध ही एमओएचपी सांतो जल प्रशुरुक मौडल के अद्यन उपयोक्ताओं के लिए नियादन के बासकों पर खालीक रूप में कार्य करता है। जीएमओईए ईएलटी योजना को कापस लिए जाने के पत्तन के प्रस्ताव से खबरत मही अनुमति दिया गया। एमएसए भौजूदा स्थिति के अंतर्गत ईएलटी योजना के पैरामीटरों को संशोधित किए जाने के लिए सहमत है क्योंकि संयंत्र को कम प्रहस्तन कमता पर प्रहस्तित किया जाना है जैसाकि विशेषज्ञ द्वारा सलाह दी गई है।

(vi). जब यह योजना शुरू की गई थी, एमओएचपी पर तैनात उपस्कर अपने जीवनकाल के पूरा होने के लकाई समीप था। जब ईएलटी ने यह योजना अनुमति दी थी उस समय एमओएचपी संयंत्र की बदले जाने पर कोई चर्चा नहीं की गई थी। सीक्षणों काले विशेष युग्म संकेत से हर क्षमय उसके साथ पर नियादन की उम्मीद नहीं की जा सकती। अतः जीएमओईए का दावा कि योजना की समीक्षा नहीं की जा सकती, तर्क को स्पष्ट करता है।

उपर्युक्त के मुद्देनजर एमओपीटी ने विस्तृलिखित प्रस्तावित किया है:-

(i). ईमओएचपी की 70 प्रतिशत प्रहसन समता पर विद्यार करते हुए ईएलटी योजना की अट-ऑफ सीमाओं के ऐसोमीटरों को संशोधित किया जाए और अस्तीवित संशोधन 11 जनवरी, 2008 से लागू किया जाए।

(ii). 1 अक्टूबर, 2007 से 10 जनवरी, 2008 तक की अवधि के दौरान, ईमओएचपी पर केवल एक जलयान लोडर कार्य कर रहा था। इसलिए, उक्त अवधि के दौरान ईएलटी योजना विलक्षुल लागू नहीं की जाए।

(iii). ईएलटी योजना के प्रधानतन के लिए औसत वर्षीय-पूर्व विशम समय पत्तन के लेख पर प्रतीक्षा समय पर और टीएमपी के आदेश सं. टीएमपी/37/2007-एसप्रोपीटी दिनांक 22 अगस्त, 2002 के आधार पर पत्तन के लेखों से, इसर भी विद्यार करते हुए परिकलित किया गया था। इह प्रधानतन वर्ष 2003-04 तक लागू किया गया था। पर्याप्त कार्गो के लगभग 80 प्रतिशत संचयन की शर्त लागू करने के पश्चात, औसत वर्षीय-पूर्व विशम समय केवल पत्तन के लेखों पर विशम समय पर विद्यार करते हुए परिकलित किया गया था और तदनुसार ईएलटी योजना अनुष्ठीत प्रधानतन वर्षों के लिए लागू की गई थी।

एमओडीटी ने निमेदन किया है कि चूंकि टीएमपी ने 90 प्रतिशत पर्याप्त कारों संचयन की जारी लागू करने को मंजूर नहीं किया है, और पत्तन के प्रचालन वर्ष 2004-05 से पूर्व के अवधि के लिए अधिक दिन राशि वापस करने की सलाह दी है, इसलिए प्रचालन वर्ष 2002-03 और 2003-04 के पत्तन के लिए से इतर विश्वास समय पर विचार

करते हुए औसत बर्थिंग—पूर्व विराम समय को संशोधित किया जाना अपेक्षित है क्योंकि इन वर्षों के लिए ईएलटी योजना पत्तन के लेखा से इतर समय के अलावा प्रवालित की गई थी।

उपर्युक्त स्थिति के मद्देनज़र, एमओपीटी ने प्रचालन वर्ष 2002-03 और 2003-04 के पत्तन के लेखों से इतर बर्थिंग—पूर्व विराम समय पर विचार करते हुए प्रचालन वर्ष 2004-05 से 2007-08 के लिए औसत बर्थिंग—पूर्व विराम समय संशोधित करने का प्रस्ताव किया था। यह प्रचालन वर्ष 2004-05 से 2007-08 के लिए क्रमशः 4.14 दिन, 2.91 दिन, 2.31 दिन और 2.03 दिन होते हैं।

4. निर्धारित परामर्शी प्रक्रिया के अनुसार, एमओपीटी का प्रस्ताव संबद्ध उपयोक्ताओं/उपयोक्ता संगठनों को उनकी टिप्पणियों के लिए अग्रेषित किया गया था। उपयोक्ताओं/उपयोक्ता संगठनों से प्राप्त टिप्पणियां एमओपीटी को प्रतिपुष्टि सूचना के रूप में अग्रेषित की गई थी। एमओपीटी ने उपयोक्ताओं/उपयोक्ता संगठनों की टिप्पणियों पर अपनी टिप्पणियां भेजी थीं।

5.1. इस मामले में संयुक्त सुनवाई 14 जुलाई, 2008 को एमओपीटी परिसर में आयोजित की गई थी। संयुक्त सुनवाई में, एमओपीटी और संबद्ध उपयोक्ताओं/उपयोक्ता असोसिएशनों ने अपने निवेदन रखे थे।

5.2. संयुक्त सुनवाई में, एमओपीटी ने अपने प्रस्ताव का पावर प्लाइंट प्रस्तुतिकरण दिया था। एमओपीटी ने अपने पूर्ववर्ती निवेदनों को दोहराने के अलावा उल्लेख किया था कि पिछले पांच वर्षों के आंकड़ों पर निर्धारित कट-ऑफ सीमा अर्जित करना समव नहीं होगा और सभी मामलों में इसके छूट रूप में काफी राशि प्रदान करनी होगी। चूंकि कम की गई क्षमता पर प्रचालन किया जाना अपेक्षित है, इसलिए ईएलटी योजना के साथ बने रहना एकतरफा होगा और इससे पत्तन को राजस्व हानि होगी। अतः इसने एमओएचपी की प्रहस्तन क्षमता के 70 प्रतिशत पर विचार करते हुए कट-ऑफ सीमाओं के संशोधन को 11 जनवरी, 2008 से अनुमोदित करने के अपने अनुरोध को दोहराया है।

5.3. जीएमओईए ने भी पत्तन प्रस्ताव पर अपने तर्कों को स्पष्ट करते हुए पावर प्लाइंट प्रस्तुतिकरण दिया था। जीएमओईए द्वारा कही गई मुख्य बातें नीचे दी गई हैं:-

- (i). इसे प्रचालन वर्ष 2004-05 से 2006-07 के लिए औसत बर्थिंग—पूर्व विराम समय के संशोधन के लिए कोई आपत्ति नहीं है बशर्ते पोतवणियों के लेखा पर बर्थिंग—पूर्व विराम समय शामिल नहीं किया जाए।
- (ii). कट-ऑफ सीमा का संशोधन निम्नलिखित कारणों से सही नहीं है:-
 - (क). जैसाकि सेंडविक एशिया की रिपोर्ट में देखा गया है, खर्च किए गए उपयोक्ताओं द्वारा वहन किए गए भारी व्यय के बावजूद इस संयंत्र को ठीक प्रकार से व्यवस्थित नहीं रखा गया है। वास्तव में, सेंडविक एशिया ने "मानव-निर्मित" रूप में कम किए जाने को परिभाषित किया है।
 - (ख). वर्ष 2007-08 की पिछली तिमाही के दौरान संयंत्र का वास्तविक निष्पादन वर्ष 2006-07 के समान स्तरों पर अधिक अथवा कम रहा है। निष्पादन में सुधार हुआ है जैसाकि अप्रैल के आंकड़ों से देखा जा सकता है।

महीने	2006-07	2007-08
जनवरी	11.42*	11.24
फरवरी	12.97	12.61@
मार्च	15.06	15.45
	39.45	39.30
अप्रैल	13.17	13.72

*: एक जलयान लोडर के 21 दिन प्रचालन शोधित करते हुए
@: 3 दिनों की हड्डताल अवधि को नजरअंदाज करते हुए कार्य के 29 दिन शोधित करते हुए

चूंकि जलयान लोडरों का निष्पादन कम नहीं हुआ है, इसलिए ईएलटी योजना को संशोधित करने के एमओपीटी के प्रस्ताव को स्वीकार करने का कोई औचित्य नहीं है।

- (ग). इन वर्षों में बढ़ी दक्षता से एमओपीटी को उच्चतर दक्षता आधारित अर्जन हुए हैं। इसलिए, उपयोक्ताओं को एमओपीटी की असफलताओं के परिणामों को वहन करने के लिए नहीं कहा जा सकता।
- (iii). ईएलटी योजना को 1 अक्टूबर, 2007 से 10 जनवरी, 2008 तक स्थगित रखने का अनुरोध स्वीकार्य है।

6.1. संयुक्त सुनवाई में जीएमओईए ने निवेदन किया था कि पत्तन ने टीएसपी द्वारा दिसम्बर, 2008 के अपने आदेश द्वारा यथा कर दिया जाएगा। पत्तन को पहले किए गए अधिक विल भुगतानों की वापसी वर्ष 2008 के आदेश के अनुसार 30 दिनों के भीतर करने और अनुपालन रिपोर्ट भेजने का निर्देश दिया गया था।

6.2. संयुक्त सुनवाई में यथा निवेदित, एमओसीटी ने उपयोगकर्ताओं को पत्तन द्वारा प्रेक्षित अधिक विल भुगतान राशि की वापसी की अनुपालन रिपोर्ट भेजी है।

7. एमओसीटी ने अपने प्रसंसुनिकरण में जीएमओईए द्वारा कही गई बातों के संदर्भ में स्पष्टीकरण भेजे हैं जिन्हें नीचे सारबद्ध किया गया है:-

(i). जीएमओईए ने बताया है कि वर्ष 2007-08 की अंतिम तिमाही के दौरान संयंत्र का वास्तविक निष्पादन वर्ष 2006-07 के समान स्तरों पर अधिक अथवा कम रहा है। जीएमओईए द्वारा की गई टिप्पणी, जहां तक उल्लिखित अवधि के दौरान एमओएचपी के निष्पादन की जाति है, यह सही है।

इसकी प्रशंसा की जानी चाहिए कि ईएलटी योजना के अधीन कट-ऑफ सीमा प्रत्येक पोत के वर्ध दिवस दर के आधार पर परिणामित की गई है न कि एक माह में कुल निष्पादन के आधार पर। नियल कार्य पर उच्चतर लदाई दर के साथ बेहतर वर्ध दिवस दर अर्जित की जा सकती है।

(ii). (क). 70 प्रतिशत की कम की गई क्षमता पर संयंत्र का प्रचालन करने का प्रभाव दर्शाते हुए एक तालिका दोनों वर्षों में अर्जित लदाई वर्षों से तुलना करते हुए भेजी गई है।

महीना	वर्ष	लवी हुई मात्रा (टनों में)	नियल कार्य समय	लदाई दर (टन प्रति घंटा)
जनवरी (12वीं से)	2008	900795	425 घंटे 15 मिनट	2118
	2007	1074065	389 घंटे 15 मिनट	2759
फरवरी	2008	1143173	563 घंटे 15 मिनट	2029
	2007	1296998	530 घंटे 10 मिनट	2446
मार्च	2008	1544791	739 घंटे 15 मिनट	2089
	2007	1506042	624 घंटे 40 मिनट	2411
अप्रैल	2008	1372112	649 घंटे 40 मिनट	2112
	2007	1317073	519 घंटे 20 मिनट	2536
मई	2008	1382732	689 घंटे 30 मिनट	2005
	2007	1555723	632 घंटे 30 मिनट	2460

(ख). तालिका से, यह देखा जा सकता है कि फरवरी, मार्च और अप्रैल 2008 के महीनों में निष्पादन पिछले वर्ष के समान स्तरों पर अधिक अथवा कम है। अक्टूबर 2007, नवम्बर 2007, दिसम्बर 2007 और जनवरी 2008 तक के महीनों के दौरान थ्रूपुट नुकसान को पूरा करने के लिए निरोधक अनुरक्षण अनुसूचियों को छोड़ते हुए भी यह उपस्कर उपयोगिता को बढ़ाकर अर्जित किया जा सकता है।

(iii). उपर्युक्त तथ्यों के मददेनजर, वर्ध दिवस दर में 70 प्रतिशत कटौती के लिए अनुरोध और बर्थिंग-पूर्व विराम के लिए ऊर्ध्वमुखी संशोधन उद्दित है।

(iv). सेंडिंग एशिया की रिपोर्ट पर जीएमओईए की टिप्पणियों के संबंध में, कि उपस्कर का अधोन्नयन ठीक प्रकार से रखरखाव नहीं किए जाने के कारण है, यह स्पष्ट किया जाता है कि जीएमओईए/सेंडिंग की टिप्पणियों को संयंत्र के जीवनकाल पर विधार करते हुए देखे जाने की जरूरत है। यदि ठीक से रखरखाव नहीं किया गया होता तो इस प्रकार के संयंत्र को सामान्य, 15 से 20 वर्षों के उपयोगी आर्थिक जीवनकाल की तुलना में 29 वर्षों की लम्बी अवधि तक प्रबलित करना संभव नहीं होता।

(v). उपस्कर को बदले जाने के संबंध में, इसने अपने पूर्ववर्ती निवेदनों को दोहराया है और उल्लेख किया है कि उच्चतर क्षमता के 3 सं. स्टेकरों के लिए आदेश पहले ही दिया जा चुका है और इन उपस्कर को वर्ष 2009 और 2010 में शटडाउन के दौरान संस्थापित किया जाना है। 2 सं. रिक्लॉमर्स और 2 सं. शिपलोडर्स बदले नहीं जा सकते क्योंकि नियिदाओं को तीन बार बदल करना पड़ा था। इसको बदले जाने के लिए कार्रवाई एक बार दोबारा शुरू की गई है।

8. इस मामले में विचार-विमर्श संबंधी कार्यवाहियां इस प्राधिकरण के कार्यालय के अभिलेखों में उपलब्ध हैं। ग्राप्त हुई टिप्पणियों और संबद्ध पक्षों द्वारा की गई टिप्पणियों का सार प्रासारिक पक्षों को अलग-से भेजा जाएगा। ये व्योरे हमारी वेबसाइट <http://tariffauthority.gov.in> पर भी उपलब्ध करवाए जाएंगे।

9. इस मामले की कार्यवाही के दौरान एकत्र की गई समग्र सूचना के संदर्भ में, निम्नलिखित स्थिति प्रकट होती है:-

(i). इस प्राधिकरण द्वारा अगस्त, 2000 में संशोधित दक्षता संबंधित प्रशुल्क योजना इस योजना को शासित करने वाली शर्त निर्धारित करती है। यह ईएलटी योजना वर्ष के केवल अच्छे समय अर्थात् 1 अक्टूबर से 31 मई के दौरान मुरुगांव के पत्तन पर प्रचालनात्मक है।

(ii). मौजूदा ईएलटी योजना की समीक्षा के लिए एमओपीटी का मौजूदा प्रस्ताव अभियंत्रीकृत अयस्क प्रहस्तन संयंत्र (एमओएचपी) में तैनात एक शिपलोडर के खराब होने के कारण प्रकट हुआ है। एमओपीटी का प्रस्ताव निम्नलिखित है:-

(क). ईएलटी योजना 1 अक्टूबर 2007 से 10 जनवरी 2008 अवधि के लिए जब एमओएचपी में एक शिप लोडर प्रचालन में नहीं था, स्थगित की जाए।

(ख). एमओएचपी की प्रहस्तन क्षमता को कम करके 70 प्रतिशत करते हुए 11 जनवरी 2008 से ईएलटी योजना की कट-ऑफ सीमाओं के लिए निर्धारित पैरामीटरों को संशोधित किया जाए।

(ग). पर्याप्त कार्गो के संचय संबंधी शर्त इस प्राधिकरण द्वारा 1 अक्टूबर 2004 से अनुमोदित की गई थी जबकि पत्तन ने दिसम्बर 2002 में जारी किए गए अपने परिपत्र के आधार पर वर्ष 2002-03 और 2003-04 के लिए कट-ऑफ प्रतिमानकों पर पहुंचने के लिए इस कारक पर विचार किया था। इस स्थिति के मद्देनजर, प्रचालन वर्ष 2002-03 और 2003-04 के लिए औसत वर्थिंग-पूर्व विराम समय को संशोधित किए जाने की जरूरत है। परिणामस्वरूप, प्रचालन वर्ष 2004-05 से 2008-09 के लिए वर्थिंग-पूर्व विराम समय जोकि पूर्ववर्ती पांच वर्षों के आंकड़ों पर विचार करता है, को भी संशोधित किए जाने की जरूरत है।

(iii). उपर्युक्त (ii). (क). के संदर्भ में:-

एमओपीटी ने बताया है कि अभियंत्रीकृत अयस्क प्रहस्तन संयंत्र पर तैनात दो शिप लोडरों में से एक शिप लोडर 1 जुलाई, 2007 को नष्ट हो गया था। इस जलयान लोडर की मरम्मत की गई थी और 11 जनवरी 2008 से कार्य करने योग्य बनाया गया था। परिणामस्वरूप, अभियंत्रीकृत अयस्क प्रहस्तन संयंत्र 1 अक्टूबर 2007 से 10 जनवरी 2008 अवधि के लिए आधी प्रहस्तन क्षमता पर प्रचलित किया गया था। चूंकि अभियंत्रीकृत प्रचालन प्रणाली उपस्कर के पूरे बेड़े के साथ प्रचलित नहीं किए जा सके थे, इसलिए इसने अनुरोध किया है कि ईएलटी योजना उक्त अवधि के लिए लागू नहीं की जानी चाहिए। गोवा खनिज अयस्क निर्यातक असोसिएशन सहित अधिकांश उपयोक्ताओं/उपयोक्ता संगठनों ने प्रस्ताव के इस हिस्से पर सहमति व्यक्त की है। अतः 1 अक्टूबर 2007 से 10 जनवरी 2008 अवधि के लिए ईएलटी योजना के कार्यान्वयन को स्थगित करने का पत्तन का प्रस्ताव स्वीकार किया जाता है।

(iv). उपर्युक्त (ii). (ख). के संदर्भ में:-

(क). शिप लोडर-II पत्तन द्वारा भारी मरम्मत करने के बाद 11 जनवरी 2008 से पुनः शुरू किया जाया गया था।

पत्तन के अनुसार, भविष्य में मशीनरी/उपस्कर को ज्यादा खराब होने से बचाने के लिए उपस्कर का सम्पूर्ण बेड़ा बदले जाने तक 70 प्रतिशत की कम की गई दर पर एमओएचपी के प्रचालन की सलाह दी गई है। पत्तन का मत है कि वह पिछले पांच वर्षों के आंकड़ों के आधार पर निर्धारित कट-ऑफ सीमा से नीचे दक्षता अर्जित करने की स्थिति में नहीं होगा। परिणामस्वरूप, मौजूदा ईएलटी योजना के अधीन, एमओएचपी पर लादे गए पोतों पर बर्थ किराये में रियायत प्रदान की जाती है। परिणामस्वरूप, ऐसे पोतों से बर्थ किराये का 60 प्रतिशत वसूल किया जाना है।

यह स्वीकार करना होगा कि जब तट आधारित संस्थापनों की उत्पादकता प्रभावित होती है तो बर्थ पर पोत की विराम अवधि बढ़ जाती है। इसलिए मौजूदा ईएलटी योजना के अनुसार यदि बर्थ किराये की इकाई दर स्वीकार्य रियायत के कारण कम भी हो सकती है, कुल बर्थ किराया पूरी तरह से बर्थ पर पोत के विराम की लम्बी अवधि के लिए देय है।

(ख). ईएलटी योजना के संशोधन के लिए एमओपीटी द्वारा स्पष्ट किया गया दूसरा कारण डॉलर के विपरीत रूपए को प्रोत्तोहित ईएलटी योजना के कारण पोल संविधान प्रभारों से अत्य में कमी है। डॉलर के विपरीत रूपए को प्रोत्तोहित ईएलटी योजना के संशोधन के लिए प्रारंभिक कारण नहीं है।

(ग). गोवा लैगिज डियर्स कनियांतक असोसिएशन (जीएमओईर) ने टिप्पणी की है कि जलयान लोडर का नष्ट होना अद्यानक विकास नहीं है परंतु पत्तन द्वारा अपर्याप्त रखरखाव और पूँजी परिसंपत्तियों को बदले जाने पर पत्तन की गत्ता जीलियों का संकेत है।

(घ). इसके अलावा, 70 प्रतिशत की कम की गई दर पर पहुंचने का आधार पत्तन ने किसी गणना के साथ सम्पर्कित नहीं किया है। पत्तन में इस संबंध में डिजिटल इंजीनियर के पृथक् संप्रेषण का मात्र उल्लेख किया है जोकि इसकी रिपोर्ट की हिस्सा नहीं है।

(ड). यह उल्लेखनीय है कि एमओपीटी का मूल बर्थ किशोरा अनुसन्धित राजस्व (बिना ईएलटी आय) पर आधारित है और इसलिए लागत विश्लेषण राजस्व के कुछ जीआरटी छंटों पर विचार करता है। यदि ईएलटी योजना को क्षमता को कम करके संशोधित किया जाता है जोसकि एमओपीटी द्वारा प्रस्तावित किया था है, तो दरमान संशोधित करते समय दिक्षीबी मॉडल में सुविधारित बर्थ किराये से आय की संभिक्षा और कम की गई उत्पादकता और परिणामस्वरूप बर्थ पर पोत का बढ़ा हुआ विराम और, इसलिए, उच्चतर राजस्व के आधार पर संशोधित करनी होती है। तथापि, पत्तन ने इस समायोजन का सुझाव नहीं दिया है जोकि जल्दी हो जाएगा। यदि दक्षता पैरामीटर पननिर्धारित किए जाते हैं।

उपर स्पष्ट की गई स्थिति के मध्येन्जर, यह प्राधिकरण ईरानी योजना के दक्षता पैरामीटरों को

पुनर्निर्धारित करने के लिए प्रवृत्त नहीं है।

(क). ईएलटी योजना के प्रचालन के लिए औसत बर्थिंग-पूर्व विराम समय पत्तन के लेखा पर पोत की प्रतीक्षा समय पर और पर्वाप्त कार्मों के संचयन की शर्त लागू करने से धैहले पत्तन के लेखों से इतर पर विचार करते हुए परिकलित किया जाया गया था।

(xv). तत्पश्चात्, पोतवणिकों द्वारा कार्गो के संचयन में विलंब की प्रचालनात्मक समस्या से निपटने के लिए पत्तन ने दिसम्बर, 2002 में व्यापार को पत्तन द्वारा जारी किए गए परिपत्र के आधार पर कार्गो के 90 प्रतिशत संचयन के बारे में शर्त शामिल की थी। ऐसा करते समय, औसत बर्थिंग-पूर्व विराम समय केवल पत्तन के लेखों पर विराम समय पर विचार करते हुए परिकलित किया बताया गया था।

इस संदर्भ में, यह स्पष्ट किया जा सकता है कि एमओपीटी द्वारा कही गई बात कि इस प्राधिकरण ने दिसम्बर 2002 से पर्याप्त कार्गो के संचयन की शर्त अनुमोदित नहीं की थी, हमारे आदेशों की सही व्याख्या नहीं है। वास्तव में, इस प्राधिकरण ने 20 सितम्बर, 2001 के अपने आदेश में पत्तन को पोतवणिकों द्वारा कार्गो के संचयन में विलंब के प्रचालनात्मक मुददे से निपटने की अनुमति प्रदान की थी।

परंतु यह विदित था कि पत्तन ने वास्तविक निष्पादन पर कार्गो के 90 प्रतिशत संचयन के बारे में दिसम्बर, 2002 से शर्त लागू करते समय, तलचिह्न स्तर के परिकलन में तदनुरूपी समायोजन नहीं किए थे। उक्त शर्त को लागू किए जाने पर उपयोक्ताओं से आपत्ति के मददेनज़र और एमओपीटी के अनुरोध पर भी, इस प्राधिकरण ने आदेश सं. टीएमपी/63/2003-एमओपीटी दिनांक 22 जून, 2004 द्वारा यथार्थतः बनाए रखने की अपेक्षा की थी और पत्तन को ईएलटी योजना की शर्तों को लागू रखने का निर्देश दिया था जैसाकि अगस्त, 2002 में अनुमोदित इसके दरमान में निर्धारित किया गया था।

तत्पश्चात्, इस प्राधिकरण ने 29 दिसम्बर, 2006 के अपने आदेश में पर्याप्त कार्गो अर्थात् प्रचालन वर्ष 1 अक्टूबर, 2004 से 90 प्रतिशत के संचयन की शर्त अनुमोदित की थी।

(g). इस प्रकार यह स्पष्ट है कि लगभग 90 प्रतिशत कार्गो संचयन संबंधी शर्त 1 अक्टूबर, 2004 से पहले की अवधि के लिए लागू नहीं थी। जबकि पत्तन ने दिसम्बर, 2002 में व्यापार को जारी किए गए परिपत्र के आधार पर बर्थिंग-पूर्व विराम समय के परिकलन में इस कारक की गणना की थी। इसने बताया था कि वर्ष 2002-03 और 2003-04 के लिए बर्थिंग-पूर्व विराम समय के परिकलन में पत्तन के लेख से इतर समय छोड़ दिया गया है।

इसलिए अक्टूबर 2004 से पहले की अवधि अर्थात् दिसम्बर, 2002 से 1 अक्टूबर 2004 तक के लिए, पत्तन ने बर्थिंग-पूर्व विराम के परिकलन को संशोधित करने का अनुरोध किया है। परिणामस्वरूप, प्रचालन वर्ष 2004-05 से 2008-09 के लिए औसत बर्थिंग-पूर्व विराम समय जोकि वर्ष 2002-03 और 2003-04 से संबंधित पूर्व आंकड़ों पर विचार करेगा, को भी संशोधित किए जाने की जरूरत है।

जीएमओईए पत्तन द्वारा प्रस्तावित संशोधन पर सैद्धांतिक रूप से सहमत है बर्थिंग पोतवणिकों के लेख पर बर्थिंग-पूर्व विराम परिकलन में सुविचारित नहीं किया जाए। चूंकि कार्गो के 90 प्रतिशत संचयन की शर्त इस प्राधिकरण द्वारा दिसम्बर, 2002 से प्रचालन वर्ष 2004-05 अवधि के लिए अनुमोदित नहीं की गई थी, इसलिए तलचिह्न स्तर जोकि इस कारक को लागू करने के पश्यत परिकलित किया बताया गया है, को इस अवधि के लिए वापसी-योग्य राशि निर्धारित करने के लिए अक्टूबर 2004 से पूर्व की अवधि के लिए संशोधित किए जाने की जरूरत है। इसलिए, पत्तन को वापसी की गणना के लिए तत्समय लागू ईएलटी योजना के आधार पर, दिसम्बर 2002 से 1 अक्टूबर 2004 तक की अवधि के लिए बर्थिंग-पूर्व विराम समय की गणना में जरुरी संशोधन करने की अनुमति दी गई है। तथापि, यह संशोधन पांच वर्षों के आंकड़ों की गणना करते हुए तलचिह्न स्तर पर पहुंचने के लिए अनुवर्ती वर्षों के लिए लागू नहीं होगा।

90 प्रतिशत कार्गो संचयन की शर्त पर आधारित वर्ष 2002-03 और 2003-04 से संबंधित आंकड़े पत्तन के पास उपलब्ध हैं जिन्हें प्रचालन वर्ष 2004-05 से 2007-08 से बर्थिंग-पूर्व विराम समय पर पहुंचने के लिए लागू किए जाने चाहिए।

जैसाकि पहले उल्लेख किया जा चुका है, तलचिह्न स्तर में 90 प्रतिशत कार्गो संचयन की शर्त लागू करते हुए समय, वास्तविकताओं के संदर्भ में कट-ऑफ समय निर्धारित करते समय यही यार्डस्टिक बनाए रखी जानी चाहिए।

(vi). जीएमओईए से एक शिकायत मिली थी कि पत्तन ने दिसम्बर, 2006 को पारित आदेश के अनुसार प्रचालन वर्ष 2002-03 और 2003-04 के लिए पत्तन द्वारा वसूली गई अधिक बिल राशि के वापसी दावों का निपटान नहीं किया है। पत्तन ने पुष्टि की है कि अधिक बिल राशि की वापसी सितम्बर, 2008 के प्रथम सप्ताह तक प्रेषित कर दी गई है और इस संबंध में अनुपालन रिपोर्ट भी भेजी गई है।

10. परिणामस्वरूप, और उपर्युक्त कारणों से, और समग्र विचार-विमर्श के आधार पर, यह प्राधिकरण ईएलटी योजना पर एमओपीटी के प्रस्ताव के संदर्भ में, निम्नलिखित निर्णय अनुमोदित करता हैः—

- (i). ईएलटी योजना 1 अक्टूबर, 2007 से 10 जनवरी 2008 अवधि के लिए लागू नहीं की जाएगी।
- (ii). 11 जनवरी, 2008 से आगे के लिए 70 प्रतिशत प्रहस्तन क्षमता लागू करते हुए ईएलटी योजना की कट-ऑफ सीमाओं के लिए निर्धारित पैरामीटरों में संशोधन के लिए एमओपीटी का प्रस्ताव अनुमोदित नहीं किया गया है। एमओपीटी को सलाह दी जाती है कि बिना किसी संशोधन के मौजूदा ईएलटी योजना का कार्यान्वयन जारी रखा जाए।
- (iii). पत्तन केवल संबद्ध अवधि के लिए वापसी-योग्य राशि के निर्धारण के प्रयोजन के लिए ही तत्समय लागू ईएलटी योजना के अनुसार कारकों पर विचार करते हुए प्रचलन वर्ष 2002-03 और 2003-04 के लिए औसत बर्थिंग-पूर्व विराम समय की गणना में जरूरी संशोधन कर सकता है।

ब्रह्म दत्त, अध्यक्ष

[विज्ञापन] III/4/143/2008-असा.]

TARIFF AUTHORITY FOR MAJOR PORTS

NOTIFICATION

Mumbai, the 8th November, 2008

No. TAMP/8/2008-MOPT.—In exercise of the powers conferred by Section 48 of the Major Port Trusts Act, 1963 (38 of 1963), the Tariff Authority for Major Ports hereby disposes the proposal received from the Mormugao Port Trust (MOPT) for review of Efficiency Linked Tariff Scheme (ELTS) as in the Order appended hereto.

TARIFF AUTHORITY FOR MAJOR PORTS

Case No. TAMP/8/2008-MOPT

Mormugao Port Trust

Applicant

ORDER

(Passed on this 30th day of September, 2008)

This case relates to a proposal received from the Mormugao Port Trust (MOPT) for review of Efficiency Linked Tariff Scheme (ELTS).

2.1. The Efficiency Linked Tariff Scheme in vessel related charges at MOPT was first introduced vide Order dated 24 November 1998. Subsequently, the Efficiency Linked Tariff (ELT) Scheme was revised vide Order dated 31 August 2000.

2.2. The representation filed by the port in the year 2000 for review of the ELT scheme on the grounds that port loses incentive due to shortage of cargo at the stackyard was rejected by this Authority vide Order dated 20 September 2001. It was observed that the financial loss of incentive reported by the MOPT was notional. The delay in aggregating cargo by shippers could be tackled by the port operationally by admitting only such vessels to enter the port that have adequate cargo for loading at the stackyard. Accordingly, the port issued a circular on 24 December 2002 notifying the trade that the turnaround time for the purpose of the ELT Scheme would be reckoned from the time of availability of adequate cargo i.e. 90% of the parcel size in the stackyard. The users objected to the introduction of the clause.

2.3. At the joint hearing held in this case, the port agreed to maintain status quo. This Authority, therefore, vide Order dated 22 June 2004 directed the port that the scheme as prescribed in its Scale of Rates of 2002 would continue to be in operation. In the said order, this Authority held that the port may admit only such vessels which have 90% of parcel size at the stack yard, however, while introducing such a condition affecting the actual performance, a corresponding change should also be made in computing the benchmark level.

2.4. Subsequently, the port filed a consensus proposal for revision of ELT scheme in October 2004 for stipulating a condition about 90% cargo accumulation for computing the turnaround time of the vessel. Since the proposal was based on consensus from the concerned users, this Authority granted adhoc approval for introduction of the proposed condition from 1 October 2004 for the operational year 2004-05 provided that the same yard stick is applied for determining the cut-off norm with reference to the past actuals.

The adhoc approval granted for the operational year 2004-05 was extended for subsequent two years 2005-06 and 2006-07 at the request of the port and consensus of all the users.

2.5. The adhoc approval granted earlier was regularised by Order dated 29 December 2006 and the provision about computation of turnaround time was substituted by the following:

"The turnaround time for the purpose of ELT scheme will be reckoned from the time of availability of adequate cargo i.e. 90% of the parcel size in the stack yard and ready for shipment on the basis of stock declared by the concerned exporter and close at the time of departure from berth on completion of cargo operation"

The port was advised to refund the excess billing made by applying the condition of accumulation of adequate cargo for the period from introduction of the condition till the effective date of implementation of adhoc approval granted to the scheme from the year 2004-05.

3.1. The Mormugao Port Trust in the instant proposal dated 6 February 2008 has requested this Authority to revise the existing parameters prescribed for computation of cut off limit of ELT on the following main grounds:

- (i). There are two ship loaders at MOHP to facilitate loading of vessels which have completed 28 years. Unfortunately Shiploader-II collapsed on 1 July 2007 due to which half of the handling capacity of MOHP has been affected. This has resulted in decrease in the daily loading rate of cargo at MOHP from October 2007 onwards consequently leading to increase in detention time of vessels. As a result, the berth hire charges are levied at 60% of the normal berth hire charges on vessels loaded at MOHP as per the existing ELT Scheme. Further, due to appreciation of the rupee against the US dollar, there is substantial reduction in the vessel related charges. It is, therefore, felt necessary to review the parameters of cut off limit prescribed in the ELT Scheme.
- (ii). The Design Engineer M/s Sandvik India Pvt. Limited has recommended to operate the plant on de-rated capacity of 70% till the replacement of entire shipping equipment. Even after commissioning of Shiploader-II from 11 January 2008, the projected average loading at MOHP would be 70% of the installed capacity and in view of that the parameters based on five years average need to be revised.
- (iii). In this regard, a meeting was convened by the port with Goa Mineral Ore Exporters Association, Mormugao Ship Agents Association (MSAA) and Indian National Shipowners Association on 24 January 2008 to discuss and review the existing ELT Scheme considering the reduction in handling capacity of MOHP. It has furnished a copy of the minutes of the said meeting held on 24 January 2008.
- (iv). At the said meeting, the details of downtime on ship's accounts handled at MOHP was brought to the notice of the users. It was suggested either to do away with the present scheme or to revise the parameters of cut off limit of ELT Scheme at de-rated capacity of 70% of MOHP.
- (v). During the meeting, the Goa Mineral Ore Exporters Association (GMOEA) maintained that the scheme is fair to the users as well MOPT as this acts as a safeguard on the standards of performance for users under a cost plus tariff model. The GMOEA did not agree with the port's proposal to withdraw the ELT scheme.

MSAA agreed to revise the parameters of ELT Scheme under the present situation since the plant has to be operated at reduced handling capacity as advised by the expert.

(vi) When the scheme was introduced, the equipment deployed at MOHP were almost on the verge of completion of its life. There was also no discussion on replacement of the MOHP plant when the TAMP approved the scheme. An ageing plant with limitations cannot be expected to perform at its peak at all times. Therefore, contention of GMOEA that there cannot be review of scheme defies the logic.

3.2. In view of the above, the MOPT has proposed the following:

- (i) To revise the parameters of cut off limits of ELT Scheme considering 70% handling capacity of MOHP and apply the proposed modification with effect from 11 January 2008.
- (ii) During the period from 1 October 2007 to 10 January 2008, only one ship loader was working at MOHP. Hence the ELT Scheme must not be applied during the said period.
- (iii) The average pre-berthing detention time for operation of ELT Scheme was computed considering waiting time on port's account and also other than port's accounts based on TAMP's Order No. TAMP/37/2002 dated 27 August 2002. This was made applicable upto operational year 2003-04. After introduction of the condition about 90% accumulation of adequate cargo, the average pre-berthing detention time was calculated considering the detention time on port's account only and accordingly ELT Scheme was implemented for the subsequent operational years.

The MOPT has submitted that since TAMP has not sanctioned introduction of condition of 90% adequate cargo accumulation and advised the port to refund the excess billing for the period prior to operational year 2004-05, it is required to revise the average pre-berthing detention time considering detention time other than port's account for the operational years 2002-03 and 2003-04 as ELT Scheme for these years was operated excluding the time other than port's account.

In view of the above position, the MOPT has proposed to revise the average pre-berthing detention time for the operational years 2004-05 to 2007-08 considering the pre-berthing detention time of others than port's account for the operational years 2002-03 and 2003-04. This works out to 4.14 days, 2.91 days, 2.31 days and 2.03 days for the operational years 2004-07 to 2007-08 respectively.

4. In accordance with the consultative procedure prescribed, the MOPT proposal was forwarded to the concerned users / user organisations seeking their comments. The comments received from users / user organisations were forwarded to MOPT as feedback information. The MOPT has furnished its comments on the comments of users / user organisations.

5.1. A joint hearing in this case was held on 14 July 2008 at the MOPT premises. At the joint hearing, the MOPT and the concerned users / user associations have made their submissions.

5.2. At the joint hearing, the MOPT made a power point presentation of its proposal. The MOPT, apart from reiterating its earlier submissions has stated that it will never be able to achieve the cut-off time fixed on the past five years data and in all cases it will have to grant sizeable amount as rebate. Since it is required to operate at the de-rated capacity, continuing with the ELT Scheme will be one-sided and lead to revenue loss to the port. It has, therefore, reiterated its request to approve revision of cut-off limits considering 70% of the handling capacity of MOHP w.e.f. 11 January 2008.

4377GJ/08-3

5.3. The GMOEA also made a powerpoint presentation explaining its arguments on the port proposal. The points highlighted by the GMOEA are given below:

- (i). It has no objection for revision of the average pre-berthing detention time for the operational years 2004-05 to 2006-07 provided the pre-berthing detention time on account of shippers is not included.
- (ii). Revision of the cut off limit is unfair for following reasons:
 - (a). The plant has not been maintained properly in spite of huge expenditure incurred and borne by the users as observed in the report of Sandvik Asia. Infact Sandvik Asia has termed the degradation as "man-made".
 - (b). The actual performance of the plant during last quarter of 2007-08 has been more or less at same levels of 2006-07. The performance is improving as could be seen from the figures of April.

Months	Figures in lakhs	
	2006-07	2007-08
January	11.42 *	11.24
February	12.97	12.61 @
March	15.06	15.45
	39.45	39.30
April	13.17	13.72

*: Corrected to 21 days operation of one ship loader
 @: Corrected to 29 days of working ignoring strike period of 3 days

Since the performance of ship loaders has not come down, there is no justification to accept MOPTs' proposal to revise the ELT scheme.

- (c). Increased efficiency over the years should have resulted in higher efficiency based earnings to MOPT. Conversely, users should not be asked to bear the consequences of MOPT's failures.
- (iii). The request for suspension of the ELT scheme from 1 October 2007 to 10 January 2008 is acceptable.

6.1. At the joint hearing, the GMOEA submitted that the port has not effected the refunds as ordered by TAMP vide its Order of December 2006. The port clarified that the refunds are being processed and will be paid within a month. The port was directed to refund the excess billings made earlier as per the Order of 2006 within 30 days and send a compliance report.

6.2. As directed at the joint hearing, the MOPT has furnished a compliance report of refund of excess billing remitted by the port to the users.

7. The MOPT has furnished clarifications with reference to the points made by the GMOEA in its presentation which is summarised hereunder:

- (i). The GMOEA has stated that the actual performance of the plant during the last quarter of 2007-08 has been more or less at same levels as that of 2006-07. The observation made by GMOEA, as far as the performance of MOHP during the period referred is true.

It has to be appreciated that the cut-off limit under the ELT scheme is worked out based on the berth day rate for each vessel and not on the total performance in a month. A better berth day rate can be achieved with higher loading rate on net working.

(ii). (a). A table showing the effect of operating the plant at a de-rated capacity of 70% has been furnished by comparing the loading rates achieved in both the years.

Month	Year	Qty. Loaded (in tonnes)	Net Working time	Loading Rate (Tonnes Per Hour)
January (from 12 th)	2008	900795	425 hrs 15 min	2118
	2007	1074065	369 hrs 15 min	2759
February	2008	1143173	563 hrs 15 min	2029
	2007	1296898	530 hrs 10 min	2446
March	2008	1544791	739 hrs 15 min	2089
	2007	1506042	624 hrs 40 min	2411
April	2008	1372112	649 hrs 40 min	2112
	2007	1367073	519 hrs 30 min	2536
May	2008	1382732	689 hrs 30 min	2005
	2007	1555723	652 hrs 30 min	2460

(b). From the table, it can be observed that the performance in the months of February, March and April 2008 is more or less at same levels as that of previous year. This could be achieved by over stretching the equipment utilization, at times even sacrificing the preventive maintenance schedules to cover the throughput loss during the months of October 2007, November 2007, December 2007 and 31 January 2008.

(iii). In view of the facts mentioned above, the request for 70% reduction in berth day rate as well as upward revision for pre-berthing detention is reasonable.

(iv). Regarding GMOEA's observations on Sandvik Asia's report that degradation of equipment is due improper maintenance, it is clarified that the remarks of the GMOEA/Sandvik have to be viewed considering the age of the plant. If proper maintenance was not carried out, it would not be possible to operate a plant of this nature for a prolonged period of 29 years, compared to the normal, useful economic life of 15 to 20 years.

(v). As regards replacement of equipment, it has reiterated in earlier submissions and stated that Order has already been placed for 3 nos. of stackers with higher capacity and these equipment are scheduled to be installed during shutdown in 2009 and 2010. 2 nos. of reclaimers and 2 nos. of shiploaders could not be replaced since the tenders had to be closed on as many as three occasions. Action for replacement has been initiated once again.

8. The proceedings relating to consultation in this case are available on records at the office of this Authority. An excerpt of the comments received and arguments made by the concerned parties will be sent separately to the relevant parties. These details will also be made available at our website <http://tariffauthority.gov.in>.

9. With reference to the totality of the information collected during the processing of this case, the following position emerges:

(i). The Efficiency Linked Tariff Scheme revised by this Authority in August 2000 prescribes the conditions governing the scheme. The ELT scheme is operational at the port of Mormugao only during the fair season of the year i.e. 1 October to 31 May.

(ii). The instant proposal of the MOPT to review the existing ELT Scheme emerges on account of breakdown of one of the ship loader deployed in the Mechanised Ore Handling Plant (MOHP). The proposal of the MOPT are as follows:

(a). To suspend the ELT scheme for the period 1 October 2007 to 10 January 2008 when one of the ship loader in the MOHP was not in operation.

(b). Revise the parameters prescribed for cut off limits of the ELT scheme by de-rating the handling capacity of the MOHP to 70% w.e.f. 11 January 2008.

(c). The condition about accumulation of adequate cargo was approved by this Authority from 1 October 2004 whereas the port had based on its Circular issued in December 2002 considered this factor for arriving the cut off norm for the years 2002-03 and 2003-04. In view of this position, the average pre-berthing detention time for the operational years 2002-03 and 2003-04 needs to be revised. Consequently, the pre-berthing detention time for the operational years 2004-05 to 2008-09 which considers the preceding five years data also needs to be revised.

(iii). With reference to (ii). (a). above:

The MOPT has reported that out of the two ship loaders deployed at the Mechanised Ore Handling Plant, one of the ship loader collapsed on 1 July 2007. This ship loader was repaired and made functional from 11 January 2008. As a result, the Mechanised Ore Handling Plant was operated at half of handling capacity for the period from 1 October 2007 to 10 January 2008. Since the mechanised operating system could not be operated with the full fleet of equipment, it has requested that the ELT scheme should not be made applicable for the said period. Most of the users / user associations including Goa Mineral Ore Exporter's Association have agreed to this part of proposal. The proposal of the port to suspend the implementation of the ELT scheme for the period 1 October 2007 to 10 January 2008 is, therefore, accepted.

(iv). With reference to (ii). (b). above:

(a). The Ship loader – II was reportedly recommissioned from 11 January 2008 after major repair works by the port.

According to the port, it has been advised to operate the MOHP at de-rated capacity of 70% till the replacement of entire fleet of equipment in order to avoid major breakdown to the machinery / equipment in future. The port is of the view that it would not be in a position to achieve the efficiency below the cut off limit arrived based on the past five years data. As a result, under the existing ELT scheme, rebate is to be granted in the berth hire to the vessels loaded at the MOHP. Consequently, 60% of the berth hire is to be collected from such vessels.

It has to be recognised that when the productivity of shore based installations is affected, the duration of stay of the vessel at the berth increases. Hence even if the unit rate of berth hire may be lower due to the rebate allowed as per the existing ELT scheme, the total berth hire in absolute terms is payable for a longer duration of stay of the vessel at the berth.

The performance of MOHP for the period February 2008 to April 2008 reported by the MOPT as recorded in paragraph 7 (ii) is found to be lower than the corresponding period. However, the net working time which reflects the stay of vessels at berth is more than the previous year.

(b). Another reason explained by the MOPT for revision in the ELT scheme is reduction in the income from vessel related charges due to appreciation of rupee against the dollar terms. Appreciation of rupee against the dollar terms is not the relevant factor for revision of the ELT scheme.

(c). The Goa Mineral Ore Association (GMOEA) has argued that the collapse of ship loader is not a sudden development but an indication of inadequate maintenance by the port and improper policies of port on replacement of capital assets.

The port has pointed out that some of the components of the MOHP like the barge un-loaders have been replaced in a phased manner and stackers with higher capacity are likely to be replaced by 2010. The delay in replacement of ship loaders and reclaimers is attributed to tender related issues due to non-acceptance of the terms and conditions by the bidders.

The breakdown of the ship loader and the need for de-rating capacity of MOHP to 70% has been attributed to the ageing of the plant. At no point of time in the past when the ELT was introduced or revised or on the occasion of tariff revisions in the year 2006 and even earlier did the port bring out the position about equipment in the MOHP nearing its useful life.

The efficiency expected from a port includes not only the performance of a particular facility but also the managerial efficiency in planning and maintaining the facilities and timely replacement thereof. It is more than a year since the major break down of ship loader-H. The replacement of the equipment has, however, not been finalised even though the MOPT itself has admitted about the end of useful life of the concerned plant. It is not clear why the users should bear the consequences of delays in replacement of equipment at appropriate time by the port.

(d). Further, the basis of arriving at the de-rated capacity of 70% is not substantiated by the port with any calculation. The port has merely referred to a separate communication of the Design Engineer in this regard which does not form part of its initial report.

(e). It has to be noted that the basic berth hire of MOPT is based on the anticipated revenue (without ELT income) and, therefore, the cost analysis considers certain GRT hours of revenue. If the ELT scheme is to be revised by de-rating the capacity as proposed by the MOPT, then the income from the berth hire considered in the financial model while revising Scale of Rates will have to be reviewed and revised based on the reduced productivity level and consequently increased stay of vessel at the berth and, therefore, higher revenue. The port has, however, not suggested this adjustment which has to necessarily follow if efficiency parameters are reset.

(f). In view of the position explained above, this Authority is not inclined to reset the efficiency parameters of the ELT scheme.

(v). With reference to (ii). (c). above:

(a). The average pre-berthing detention time for operation of ELT Scheme was reportedly computed considering waiting time of vessel on port's account and other than port's accounts prior to introduction of the condition of accumulation of adequate cargo.

(b). Subsequently, the port in order to tackle the operational problem of delay in accumulation of cargo by shippers had introduced a condition about accumulation of 90% of cargo based on a circular issued by the port to the trade in December 2002. While doing so, the average pre-berthing detention time was reportedly calculated considering the detention time on port's accounts only.

In this context it may be clarified that the point made by the MOPT that this Authority did not approve the condition of accumulation of adequate cargo from December 2002 is not the correct interpretation of our Orders. This Authority had in fact in its Order of 20 September 2001 allowed the port to tackle the operational issue of delay in accumulation of cargo by shippers.

But it was understood that the port while affecting the condition from December 2002 about accumulation of 90% of cargo on the actual performance, had not made corresponding adjustments in the computation of benchmark level. In view of the objection from users on introduction of the said condition and also at the request of the MOPT, this Authority had vide Order No.TAMP/63/2003-MOPT dated 22 June 2004 required status quo to be maintained and directed the port to continue to apply the conditions of the ELT scheme as prescribed in its Scale of Rates approved in August 2002.

Subsequently, this Authority in its Order of 29 December 2006 Order has approved the condition of accumulation of adequate cargo i.e. 90% from the operational year 1 October 2004.

(c). Thus it is clear that the condition about 90% cargo accumulation was not applicable for the period prior to 1 October 2004. Whereas the Port had reckoned this factor in the computation of pre-berthing detention time based on the circular issued to the trade in December 2002. It has reportedly excluded the time other than the port's account in computation of pre-berthing detention time for the years 2002-03 and 2003-04.

Hence for the period prior to October 2004 i.e. from December 2002 till 1 October 2004, the port has requested to revise the computation of pre-berthing detention. Consequently, the average pre-berthing detention time for the operational years 2004-05 to 2008-09 which would consider the past data pertaining to 2002-03 and 2003-04 also needs to be updated.

The GMOEA has in principle agreed to the modification proposed by the port provided the pre-berthing detention on account of shippers is not considered in the calculation. Since the condition of 90% accumulation of cargo was not approved by this Authority for the period from December 2002 to the operational year 20004-05, the benchmark level which is reportedly computed after applying this factor needs to be modified for the period prior to October 2004 for determining the refundable amount for this period. The port is, therefore, allowed to make necessary modification in the calculation of pre-berthing detention time for the period from December 2002 to 1 October 2004, based on the ELT scheme then applicable for calculation of refund. This modification should, however, not be applied for the subsequent years for arriving the benchmark level reckoning with five years data.

The data pertaining to 2002-03 and 2003-04 based on the condition of 90% of cargo accumulation is available with the port which should be applied for arriving at pre-detention time from the operational years 2004-05 to 2007-08.

As already mentioned earlier, while applying the condition of 90% cargo accumulation in the benchmark level, the same yardstick should be maintained while determining the cut-off time with reference to the actuals.

(vi). There was a complaint from the GMOEA that the port has not effected refund claims of the excess billing made by the port for the operational years 2002-03 and 2003-04 in line with the Order passed on December 2006. The port has confirmed that refund of excess billing has been remitted by first week of September 2008 and has also furnished a compliance report in this regard.

10. In the result, and for the reasons given above, and based on collective application of mind, this Authority approves the following decision with reference to the proposal of the MOPT on the ELT scheme:

- (i). The ELT scheme not to be implemented for the period 1 October 2007 to 10 January 2008.
- (ii). The proposal of the MOPT for revision in the parameters prescribed for cut off limits of the ELT scheme applying 70% of the handling capacity from 11 January 2008 onwards is not approved. The MOPT is advised to continue implementing the existing ELT scheme without any modification.
- (iii). The port can make necessary modification in the calculation of average pre-berthing detention time for the operational years 2002-03 and 2003-04 taking into consideration the factors as per the then applicable ELT scheme only for the purpose of determining the refundable amount for the concerned period.

BRAHM DUTT, Chairman
[ADVT III/4/143/2008-Exty.]